



## Inbetriebnahme der letzten hochflurigen Garnituren E2 und c5 am 26. August 1978

Mitte der 70er-Jahre plante man für sämtliche österreichischen Straßenbahnbetriebe einen Einheitsgelenktriebwagen zu entwickeln, es blieben nur die Städte Graz und Wien übrig. So wurden ab dem Jahr 1978 für die Grazer Verkehrsbetriebe zehn achtsichtige Gelenktriebwagen Serie 500 und für Wien in mehreren Bauraten 122 sechssichtige Gelenktriebwagen der Type E2 von SGP und Bombardier-Rotax sowie 117 vierachsige Beiwagen der Type c5 von Bombardier-Rotax geliefert. Auf den Seiten 12 bis 30 werden diese Fahrzeuge, die seit nunmehr 40 Jahren im Einsatz sind, beschrieben. Das Bild zeigt den E2 4324+1498 im Sommer 1990 am Opernring auf der Linie D.

Auf dem Titelbild hält 4314+c5 in der Endstation der Linie 6 im Mai 1987 beim Westbahnhof. Fotos: H.H.Heider



## Die Sommerbaustellen und die Veränderungen im Wagenpark

Entgegen der Ankündigung, dass während der EU-Ratspräsidentschaft keine Bauarbeiten auf Hauptverkehrsrouten durchgeführt werden dürften, zeigt der Bericht auf den Seiten 3 und 4 die besonders rege Bautätigkeit dieses Sommers. Im Frühjahr begannen nach den Vorarbeiten die ersten Gleisbauarbeiten an der neuen Schleife für den D-Wagen bei der Absberggasse, nachdem bereits im Vorjahr mit dem Umbau der Unterführung Geiselbergstraße begonnen wurde. Bericht auf den Seiten 6 und 7. Das Foto zeigt die Gleisbauarbeiten zur Anbindung der Schleifengleise an die Gleisanlagen der Linie 6.

Foto: DI Piskernig (8. August 2018)  
Die Zu- und Abgänge im Wagenpark, die in diesem Quartal von neu zugelassenen Autobussen dominiert werden, lesen Sie auf Seite 8 sowie den Bericht über den selbstfahrenden „auto.Bus-Seestadt“, der bisher nur auf dem Testgelände der Wiener Linien erprobt zu Sommerbeginn beim Start der Testphase in seinem zukünftigen Einsatzgebiet der Seestadt präsentiert wurde, auf Seite 5.



## Was haben der 40. Geburtstag der Straßenbahnwagentype E2 und der Abschied von der U-Bahnwagentype U miteinander zu tun?

Diese Frage versuchen wir auf den Seiten 31 – 34 mit einer schicksalhaften Gegenüberstellung der Antriebstechnik dieser etwa gleichaltrigen, aber grundverschiedenen Fahrzeugtypen zu beantworten. Dazu ist auch eine sehr kurz gefasste technische Beschreibung der Type U hilfreich.

Das Foto aus der Zeit des U4-Probetriebes auf der Strecke Heiligenstadt und Friedensbrücke zeigt den U 2002+3002+U+U bei der Einfahrt in die Station bei der Friedensbrücke. Foto: H.H.Heider(1976)



## Bostons letzte PCCs

Auf den Seiten 39 bis 41 besuchen wir die Hauptstadt des US-Bundesstaats Massachusetts, in der auch heute noch auf der „Ashmont-Mattapan High Speed Line“ PCCs im Einsatz sind. Am Foto hält Wagen 3260 gerade die Station Capen Street Richtung Ashmont ein, eine von insgesamt nur zwei Straßenkreuzungen auf dieser Linie.

Foto: DI Piskernig